Tweede Kamer der Staten-Generaal

2

Vergaderjaar 2014–2015

28 286 Dierenwelzijn

Nr. 778 BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 18 december 2014

Hierbij bied ik u, mede namens de Staatssecretaris van het Ministerie van Economische Zaken, de evaluatie aan van het convenant[1] «reduceren risico vogelaanvaringen dat ik op 10 december 2014 heb ontvangen[2]. Uw Kamer heeft middels de motie Houwers/Geurts (Kamerstuk 28 286, nr. 636) verzocht om:

- te bezien in hoeverre het aantal aanwezige ganzen in voldoende mate wordt gereduceerd;
- of een oplossing gevonden kan worden door het gebruik van elektrogolven;
- of de eerste resultaten van de proef Robin Radar Systems uitzicht bieden op terugdringing van de risico's;
- de Tweede Kamer hierover eind 2014 te informeren.

Voorts heeft uw Kamer in het AO Landbouw- en Visserijraad van 10 december jl. gevraagd naar de voortgang van de toelating van CO_2 inzake faunabeheer. De stof CO_2 wordt naar verwachting in januari 2015 in Europa officieel op de lijst van toegestane middelen geplaatst. Dit is een voorwaarde alvorens tot de benodigde nationale toelating van een specifieke toepassing over te kunnen gaan. Vooruitlopend daarop wordt momenteel in Nederland gewerkt aan een nationale toelating van het middel.

In 2010 heeft het Ministerie van Infrastructuur en Milieu het initiatief genomen om de Nederlandse Regiegroep Vogelaanvaringen (NRV) op te richten. Het incident met het vliegtuig van Royal Air Maroc in 2010 waarbij het toestel, na een aanvaring met een groep ganzen, noodgedwongen

[1] Het convenant is getekend door het Ministerie van Infrastructuur en Milieu, de provincies Noord-Holland, Utrecht en Zuid-Holland, Schiphol, de gemeente Haarlemmermeer, LTO, de Vereniging Nederlandse Verkeersvliegers, Natuurmonumenten, Staatsbosbeheer, en Landschap Noord-Holland.

[2] Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl

kst-28286-778
ISSN 0921 - 7371
's-Gravenhage 2014

moest terugkeren naar Schiphol, heeft de urgentie van dat initiatief bevestigd. De Onderzoeksraad Voor Veiligheid ondersteunde met het onderzoek naar dit incident dat de ingezette intensivering van de aanpak van met name de groeiende populatie ganzen noodzakelijk was.
De betrokken partijen binnen de NRV hebben een viersporenaanpak afgesproken in het convenant «reduceren risico vogelaanvaringen». Ik ben alle partijen binnen de NRV dankbaar dat betrokken partijen de afgelopen jaren intensief hebben samengewerkt aan deze viersporenaanpak en dat geconcludeerd kan worden dat deze aanpak effectief is geweest.
Schiphol heeft daarbij de verantwoordelijkheid om vogels te verjagen binnen de hekken van het luchthaventerrein en de andere partijen hebben een verantwoordelijkheid (middels de viersporenaanpak) om ook buiten de hekken van Schiphol een bijdrage te leveren aan het reduceren van het risico op aanvaringen tussen vogels en vliegtuigen. De integrale aanpak middels vier sporen was nodig omdat afzonderlijke maatregelen weinig tot geen effect of draagvlak hebben als op het andere spoor geen voortgang wordt geboekt. Hieronder zal ik kort op de afzonderlijke sporen ingaan.

De evaluatie

Inzet techniek

Schiphol heeft in samenwerking met het bedrijf Robin Radar gekozen voor een innovatieve aanpak om detectieapparatuur te ontwikkelen die op termijn zorgt voor realtime informatie over vogels die een risico vormen als zij het vliegpad van vliegtuigen tijdens de start en landing dreigen te kruisen. Tijdens de implementatie is gebleken dat het op basis van de radarbeelden voorspelen van vliegpatronen tussen rust- en foerageergebieden zeer complex is. De komende periode zal worden bezien hoe de informatie van de radar middels een operationeel concept de operatie kan ondersteunen.
Voorts is bezien in hoeverre elektrogolven zouden kunnen bijdragen aan het weren van vogels. In de Verenigde Staten zijn door de luchtmacht proeven gedaan met elektrogolven tegen vogels. Het experiment is gestopt omdat er geen bewijs is gekomen dat deze straling helpt tegen vogelverjaging. De luchtvaartsector heeft aangegeven geen vergelijkbaar gebruik van elektrogolven te kennen.

Geen aanleg van nieuwe broed- en rustgebieden

De huidige ruimtelijke beperkingen van het Luchthaven Indeling Besluit (LIB) om vogelaantrekkende bestemmingen uit het gebied rond de luchthaven te weren, worden uitgebreid. Na een gedegen onderzoek op basis van welke begrenzing en criteria dit zal plaatsvinden is er overeenstemming bereikt over een aanpak. Middels het proefjaar dat begin 2015 start en een Vogeltoets om de vogelaantrekkende werking te onderzoeken per te ontwikkelen project, worden daar betekenisvolle stappen gezet. Na dit proefjaar wordt geëvalueerd hoe de vernieuwende aanpak in het LIB wordt opgenomen.

Beperken van foerageermogelijkheden

Met agrariërs in Haarlemmermeer zijn overeenkomsten gesloten over het versneld onderploegen van graanresten waar zij een vergoeding voor krijgen. Hierdoor worden de akkers na de oogst minder aantrekkelijk voor vogels zodat ze elders op zoek gaan naar voedsel. De afspraken lopen tot en met 2017 en de eerste onderzoeken laten goede resultaten zien. De komende jaren zal worden bezien hoe deelname en financiering kan

worden zeker gesteld, waarbij opnemen van een verplichting in het Luchthavenindelingsbesluit een optie is.

Populatiebeheer

Door populatiebeheer wordt het aantal ganzen in nabijheid van de luchthaven verminderd. In aanvulling op het reguliere populatiebeheer door de provincies vinden in de ruiperiode extra vang- en dodingsacties in de 20 kilometer zone plaats aangezien op grotere afstanden wordt geruid door ganzen die zich gedurende de rest van het jaar in de nabijheid van Schiphol bevinden. Inzet van de provincies is om door intensief beheer de stand van de populatie terug te brengen naar het niveau van 2005.

Effecten

Het terugdringen van de populatie ganzen gebeurt op de eerste plaats via het reguliere beheer door de betreffende Wildbeheereenheden. Op de tweede plaats door het in de 20 kilometer zone rondom Schiphol jaarlijks tijdens de ruiperiode vangen en doden met CO_2 in opdracht van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu. Er was in 2013 een stabilisatie van de groei te zien, in 2014 een lichte daling van 4,9%. De komende jaren zal uit monitoring moeten blijken wat de effecten zijn van het intensievere beheer van de populatie door de Provincies op de aanwezigheid van ganzen in de zone rondom Schiphol. Daartoe wordt in de opdracht van provincies gemonitord.

Uit rapportages van Schiphol en KLM is gebleken dat de gehanteerde vogelaanvaringsratio (voor aanvaringen met alle soorten vogels per 10.000 vliegtuigbewegingen) zich de afgelopen jaren als volgt heeft ontwikkeld:
2009: 7,1
2010: 7,7
2011: 7,6
2012: 7,0
2013: 6,1
2014: nog niet bekend

Tenslotte zijn de effecten van de onderploegregeling onderzocht. Geconstateerd wordt uit tellingen van ganzen in 2009–2010, in de periode zonder versneld onderwerken, dat het aantal ganzen dat de Haarlemmermeer invloog na de oogst met enkele honderden procenten toenam. In het oogstseizoen 2014 was deze piek gereduceerd tot 40%. De piek van de vliegbewegingen in de oogstperiode is daarmee aanzienlijk gereduceerd.

Toekomst

Ik waardeer het dat de partijen binnen de NRV die het convenant hebben ondertekend, hebben aangegeven zich te willen blijven inspannen om de luchtvaartveiligheid verder te vergroten. Het is, zoals de partijen aangeven, nodig om de meerjarige effecten van het vangen en doden van ganzen in de omgeving van Schiphol verder inzichtelijk te maken daar de effecten op langere termijn pas zichtbaar zijn.
Ik ondersteun dat nadere afstemming tussen geplande activiteiten en monitoring daarvan door de provincies betrokken bij de NRV met het oog op integraliteit in NRV verband dienen plaats te vinden.
De ervaring die de partijen de afgelopen jaren hebben opgedaan kan tevens worden ingezet om ook de blik te verbreden naar andere luchthavens in Nederland voor zover daar sprake kan zijn op een risico op

vogelaanvaringen. In 2015 zullen de partijen van de NRV in gesprek gaan over mogelijke maatregelen voor de komende jaren. Ik zal uw Kamer over de uitkomsten van de gesprekken nader informeren.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,
W.J. Mansveld